

| | | |
|----------|---|-----------|
| 1 | Przedmiot i zakres opracowania | 1 |
| 2 | Inwestor | 1 |
| 3 | Klasyfikacja przedsięwzięcia..... | 1 |
| 4 | Opis przedsięwzięcia | 2 |
| 4.1 | Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia | 2 |
| 4.2 | Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną..... | 4 |
| 4.3 | Obsługa komunikacyjna | 6 |
| 4.4 | Rodzaj technologii | 7 |
| 4.5 | Warianty przedsięwzięcia | 9 |
| 4.6 | Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii, w tym szacunkowe zapotrzebowanie na energię | 13 |
| 4.7 | Rozwiązania chroniące środowisko..... | 13 |
| 4.8 | Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko | 14 |
| 4.8.1 | Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych | 14 |
| 4.8.2 | Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych | 14 |
| 4.8.3 | Ilość i sposób odprowadzania ścieków deszczowych | 14 |
| 4.8.4 | Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami | 16 |
| 4.8.5 | Emisja do powietrza..... | 17 |
| 4.8.6 | Emisja hałasu i zasięg oddziaływania | 19 |
| 5 | Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko | 20 |
| 6 | Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U.Nr 92, poz. 880 z późn. zm.) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia | 20 |
| 7 | Źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia informacji | 24 |
| 8 | Załączniki..... | 25 |

ZAŁĄCZNIKI

Analiza wielokryterialna
Materiały z konsultacji społecznych

CZĘŚĆ RYSUNKOWA

1 Przedmiot i zakres opracowania

Przedmiotem opracowania jest informacja o planowanym przedsięwzięciu wymagana art. 3 ust. 1 pkt. 5 *ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko*(Dz. U. Nr 199, poz. 1227) będąca podstawą rozpatrzenia wniosku i wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na **budowę obwodnicy miasta Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74**, położonej na terenie gminy Dzwola i gminy Frampol, wchodzących w skład powiatu janowskiego i biłgorajskiego w województwie lubelskim.

Zakres informacji, będącej przedmiotem niniejszego opracowania, określa art. 3 ust. 1 pkt 5 w/w ustawy. Zgodnie z art. 74 ust. 1 pkt 2 tej ustawy, informacja jest załącznikiem do wniosku o wydanie decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach,

Informację opracowała firma „STRUCTUM” Sp. z o.o. ul. Niepodległości 30/59, 20-246 Lublin na zlecenie FIRMY *LAFRENTZ-POLSKA* Sp. z o.o. ul. Zbąszyńska 29 w Poznaniu.

2 Inwestor

Postępowanie w sprawie uzyskania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach na realizację przedsięwzięcia, zgodnie z art.73 ust. 1 w/w ustawy wszczyna się na wniosek Inwestora, którym jest:

**Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad, Oddział w Lublinie,
ul. Ogrodowa 21, 20-075 Lublin.**

3 Klasyfikacja przedsięwzięcia

Zgodnie z § 3 ust. 1 pkt 56 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 ze zmianą w Dz.U. Nr 158/2007, poz. 1105), niniejsze **przedsięwzięcie polegające na budowie drogi publicznej o nawierzchni utwardzonej, posiadającej mniej niż 4 pasy ruchu, nie będącej drogą ekspresową, zaliczone zostało do mogących wymagać sporządzenia raportu.**

Zgodnie z art. 75 ust.4 ustawy z dnia 3 października 2008 r. - o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. Nr 199, poz. 1227), gdy dane przedsięwzięcie przekracza obszar jednej gminy, właściwym do wydania decyzji o środowiskowych uwarunkowaniach jest ten wójt (burmistrz lub prezydent miasta), na obszarze właściwości którego znajduje się największa część planowanej inwestycji, który w tym zakresie działa w porozumieniu z organami wykonawczymi pozostałych gmin, na terenie których ma być realizowane to przedsięwzięcie.

4 Opis przedsięwzięcia

4.1 Rodzaj, skala i usytuowanie przedsięwzięcia

Obecnie droga nr 74, będąca przedmiotem analizy, przebiega osiowo przez ścisłe zabytkowe centrum miasta Frampola, w ciągu ulicy Janowskiej. Frampol jest położony w południowej części województwa lubelskiego, w powiecie biłgorajskim. Jest siedzibą Urzędu Miasta i Gminy. Jest to najmniejsze miasto województwa lubelskiego, zarówno pod względem liczby mieszkańców, jak i powierzchni. Według danych z grudnia 2006 r. miasto liczyło 1421 mieszkańców.

Miasto Frampol znajduje się na skrzyżowaniu jednych z najważniejszych szlaków drogowych województwa: drogi wojewódzkiej nr 835 łączącej Lublin z Biłgorajem i Przemyślem i drogi krajowej nr 74, łączącej Kielce i Zamość, z polsko-ukraińskim przejściem granicznym w Zosinie.

Początkowo wieś Frampol została założona w 1705 r. przez Franciszka Butlera. W 1717 właścicielem został hrabia Marek Antoni Butler i nadał miejscowości nazwę pochodzącą od imienia jego żony Franciszki, brzmiącą początkowo *Franopole*, *Frampole*, później *Franopol*. Powstał tu ośrodek handlowo-rzemieślniczy, który otrzymał prawa miejskie ok. 1736, lub dopiero w 1773 r. W drugiej połowie tego stulecia miejscowość straciła prawa miejskie. Z kolei w 1993 r. Frampol odzyskał prawa miejskie. Obecnie jest jednym z najmniejszych miast w Polsce, pełniąc głównie funkcję lokalnego ośrodka usługowo-handlowego.

Teoretyczny projekt idealnego planu zabudowy miasta opracowany został przez nieznanego z imienia twórcę. Wokół kwadratowego rynku, zorientowanego według stron świata, zaprojektowano coraz to większe kwadraty ulic połączone ze sobą ośmioma ulicami wychodzącymi promieniście ze środka rynku. Kwadrat był obwiedziony czterema ulicami stodołnymi stanowiącymi jednocześnie dojazd do pól. Pierwotna długość jednego boku rynku (225m) przewyższała największy rynek w Polsce – krakowski (200m x 200m). Architektoniczny układ przestrzenny Frampola jest ewenementem na światową skalę. Miasto było ważnym ośrodkiem rzemieślniczym - przede wszystkim tkackim, ale też włosiankarskim i sitarskim.

Układ urbanistyczny osady Frampol wraz z zabudową mieszkalną i gospodarczą został wpisany do rejestru zabytków i podlega prawnej ochronie konserwatorskiej zgodnie z przepisami ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (*Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.*). Prawnej ochronie konserwatorskiej podlega również kościół parafialny rzymsko-katolicki w granicach ogrodzenia oraz cmentarz żydowski (zamknięty) – zał. Nr 3.

Mając na uwadze ochronę tak unikatowego miasta, przebieg trasy drogi krajowej nr 74 powinien być wyprowadzony poza tak cenne tereny objęte ochroną konserwatorską. Należy zauważyć, że na odcinku o długości ok. 0,7 km występuje 11 skrzyżowań z ulicami bocznymi, w tym 10 – to skrzyżowania czterowlotowe, stwarzając poważne utrudnienia w ruchu drogowym.

Uwarunkowania dotyczące ochrony konserwatorskiej znajdują się w informacji przesłanej przez WKZ w Lublinie. Uwarunkowania te muszą zostać uwzględnione zarówno w projekcie jak i w raporcie.

Przedsięwzięcie przewidziane do realizacji jest inwestycją liniową, polegającą na budowie obwodnicy miasta Frampola w ciągu drogi krajowej nr 74, której początek zlokalizowany jest w km 20+802, zaś koniec obwodnicy w km 23+868 tej drogi. Długość projektowanej obwodnicy w zależności od wariantu jej przebiegu, według opracowanej przez Lafrentz – Polska Sp. z o.o. w Poznaniu koncepcji do „Projektu opracowania kompleksowej dokumentacji technicznej w stadium koncepcji programowej projektu budowlano-

wykonawczego oraz dokumentacji przetargowej na budowę obwodnicy miasta Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74" (październik 2007 r.), będzie wynosić:

- wariant I - 3+075,10 km
- wariant IIA - 4+160,07 km
- wariant IIB - 4+321,52 km
- wariant III - 4+306,20 km
- wariant IV - 4+278,62 km.

Warianty IIIA i IVA przebiegają po tej samej trasie co III i IV lecz różnią się rzędnymi nasypów.

Trasa projektowanej obwodnicy przebiega od północnej strony istniejącej zabudowy miasta Frampol, przez grunty użytkowane rolniczo. Wariant I jest zgodny z trasą przebiegu obwodnicy ujętej w planie przestrzennego zagospodarowania gminy Frampol, przyjętego uchwałą nr **XXXI/141/05** rady miejskiej we Frampolu z dnia 23 czerwca 2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego części gminy Frampol (zał. Nr 1).

Pozostałe warianty nieznacznie odbiegają od trasy wyznaczonej w planie zagospodarowania przestrzennego. Nie ma to jednak istotnego znaczenia, gdyż zgodnie z art.10 ustawy z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (Dz. U. Nr 80, poz. 721 z późn. zm.) w sprawach dotyczących lokalizacji dróg przepisów o zagospodarowaniu przestrzennym nie stosuje się.

Lokalizacja drogowej obwodnicy Frampola pokazana jest szkicowo na mapce poglądowej:



Obwodnica Frampola przebiega przez obszar Rostocza Zachodniego. Teren ten posiada bardzo zróżnicowaną konfigurację utworzoną przez wzgórza maksymalnej wysokości do 311,5 m n.p.m. Wysokości względne dochodzą tutaj do 66,3 m. Zbocza wzniesień rozcinają głębokie wąwozy i jary. Generalnie teren można zakwalifikować jako falisty, odcinkowo –

Informacja o planowanym przedsięwzięciu wymagana art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227)
dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Frampol w ciągu drogi krajowej Nr 74

górzysty. Powoduje to duże spływy powierzchniowe siecią rowów w kierunku cieku Rakowa będącego dopływem Bukowej oraz rzeki Białej Łady, będącej dopływem Tanwi; Bukowa i Tanew są recypientami Sanu, prawego dopływu Wisły.

Podstawowe parametry techniczne drogi nr 74 przyjęte przy opracowaniu części drogowej projektu są następujące:

- klasa drogi - GP (droga główna ruchu przyspieszonego),
- obciążenie nawierzchni - 115 kN/oś,
- prędkość projektowa:
 - teren niezabudowany - 80 km/h
- prędkość miarodajna:
 - teren niezabudowany - 100 km/h
- przekrój normalny:
 - liczba jezdni - 1,
 - liczba pasów - 2
 - szerokość pasa ruchu - 3,50 m,
 - szerokość opaski bitumicznej - 1,00 m,
 - szerokość pobocza gruntowego - 1,50 m,
- najmniejsza szerokość w liniach granicznych - 30 m
- droga klasy GP powinna mieć powiązania z drogami nie niższej klasy niż Z (wyjątkowo L)

Projektowany przekrój normalny przedstawiono na zał. Nr 5.

Nie przewiduje się wyposażenia drogi w urządzenia dla obsługi ruchu pieszego (chodniki) usytuowane bezpośrednio przy jej jezdni.

Generalnie przewiduje się powierzchniowe odwodnienie drogi do rowów bocznych.

Zgodnie ze „*Studium techniczno-ekonomicznym przebiegu drogi krajowej nr 74 na odcinku Janów Lubelski – Frampol – Szczepieszyn – Zamość – Hrubieszów*”, opracowanym przez *Drogoprojekt Biuro Usług Projektowych Sp. z o.o.* w Lublinie w 2001 r., konstrukcja nawierzchni jezdni dla obwodnicy Frampola jest wymagana dla kategorii ruchu KR3.

Dla odcinków nowobudowanych, przy założeniu występowania w podłożu drogi gruntów odpowiadających grupie nośności G2, dla kategorii ruchu KR3, przykładowa konstrukcja nawierzchni jezdni powinna być następująca:

- warstwa ścieralna z mieszanki grysowo-mastyksowej SMA, grub. 5,0 cm,
- warstwa wiążąca z betonu asfaltowego , grub. 6,0 cm,
- podbudowa zasadnicza z betonu asfaltowego , grub. 7,0 cm
- podbudowa pomocnicza (warstwa I) z kruszywa łamanego stabilizowanego mechanicznie, grub. 20,0 cm
- podbudowa pomocnicza (warstwa II) z gruntu stabilizowanego cementem, $R_m = 1,5$ Mpa, grub. 12,0 cm.

4.2 Powierzchnia zajmowanej nieruchomości oraz dotychczasowy sposób ich wykorzystania i pokrycia szatą roślinną

Według wstępnych obliczeń, przy założeniu najmniejszej szerokości pasa drogowego w liniach granicznych w wysokości 25 m, analizowana obwodnica Frampola będzie zajmowała powierzchnię około:

- 7,70 ha dla wariantu I

- 10,40 ha dla wariantu IIA
- 10,80 ha dla wariantu IIB
- 10,76 ha dla wariantu III
- 10,69 ha dla wariantu IV

z czego powierzchnia jezdni (wraz z pobocznymi) wynosić będzie:

- wariant I - 3,7 ha
- wariant II A - 4,9 ha
- wariant II B - 5,2 ha
- wariant III ;IIIA - 5,1 ha
- wariant IV; IVA - 3,8 ha

Obwodnica, niezależnie od ostatecznie przyjętego wariantu, przebiegać będzie przez grunty użytkowane rolniczo. Są to przeważnie użytki orne, przedzielone niewielkim fragmentem użytków zielonych (w zachodniej części trasy obwodnicy).



Foto Nr 1 i Nr 2: Tereny rolnicze, przez które przebiegać ma obwodnica.

Ze względu na rodzaj użytków (użytki rolne) trudno mówić o pokryciu szatą roślinną, która składa na ogół z roślin jednorocznych i w związku z tym wykazuje dużą dynamikę zmienności (w cyklach uprawowych). Istotniejsza wydaje się analiza rolniczej przydatności gleb, decydującej o potencjalnym spektrum uprawianych tu roślin.

Generalnie w rejonie obwodnicy przeważają gleby o dobrej jakości. W obrębie projektowanej trasy występuje jednak znaczne zróżnicowanie utworów glebowych.

Rozpoczynając od zachodu są to gleby bielcowe wytworzone z pyłów zwykłych na średnio głęboko zalegających piaskach słabo gliniastych (kompleks 2 – pszenno dobry). Następnie, w obniżeniu występują gleby brunatne w postaci pyłów zwykłych na piaskach luźnych (kompleks 2z – użytki zielone średnie). Dalej na wschód stwierdzono występowanie gleb brunatnych z pyłów zwykłych na płytko zalegających piaskach słabo gliniastych (kompleks 5 – żytni dobry). Podobną jakością charakteryzuje się znajdujący się na kolejnym fragmencie trasy kompleks gleb bielcowych. Dalej obwodnica przebiegać będzie przez obszar pokryty bielcami (bądź psudobielcami) wytworzonymi z miększej warstwy pyłów zwykłych (kompleks 2 – pszenno dobry). W obszar ten wchodzi również niewielkie języki typowych gleb lessowych i lessowatych. W końcowej (wschodniej) części trasy dominują ponownie gleby brunatne powstałe z pyłów zwykłych na średnio głęboko zalegających piaskach słabo gliniastych (kompleks 4 – żytni bardzo dobry, zwany też pszenno – żytnim).



Foto Nr 3 i Nr 4: Tereny rolnicze, najczęściej z uprawami jednorocznymi, częściowo poalfadowane, co z pewnością utrudnia prace projektowe obwodnicy.

Ta pobieżna analiza warunków glebowych świadczy o dużym zakresie możliwości rolniczego wykorzystania gruntów położonych na północ od Frampola, ze szczególną predyspozycją do uprawy zbóż, w tym pszenicy. Obowiązywać powinna w związku z tym zasada szczególnej oszczędności terenu przy budowie obwodnicy oraz wykorzystania warstwy uprawnej do zagospodarowania poboczy, nasypów itd.

W obrębie użytków rolnych na trasie obwodnicy występują również pojedyncze lub grupowe zadrzewienia śródpolne, usytuowane w obrębie miedz lub na granicach własności. Inwentaryzacja kolizji z zadrzewieniami będzie możliwa po ostatecznym wytrasowaniu obwodnicy. Zadrzewienia, które mogą znaleźć się w zasięgu prac budowlanych mają zwykle pochodzenie samosiewne i tworzone są głównie przez gatunki lekkonasienne. Przeważają w nich egzemplarze młode o niewielkich wymiarach. Kolizje z drzewami starszymi mogą pojawić się w obrębie skrzyżowań obwodnicy z istniejącymi drogami (na ogół zadrzewionymi).

4.3 Obsługa komunikacyjna

W ramach inwestycji przewiduje się dla poszczególnych wariantów budowę następującej sieci powiązań obwodnicy północnej miasta Frampola z innymi drogami publicznymi:

W **wariantcie I** zaprojektowano na obwodnicy północnej następujące skrzyżowania:

- z drogą gminną (kl. L) w km 1+600 (budowa przejazdu drogowego)
- skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+700
- rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+460
- skanalizowane z projektowaną obwodnicą wschodnią w km 3+000 (kl. GP)

W **wariantcie IIA** zaprojektowano na obwodnicy północnej następujące skrzyżowania:

- skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+790
- z drogą gminną (kl. L) w km 1+790 (budowa przejazdu drogowego)
- rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+630
- skanalizowane z projektowaną obwodnicą wschodnią w km 3+120

W **wariantcie IIB** zaprojektowano na obwodnicy północnej następujące skrzyżowania:

- skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+790 i w km 3+560

- z drogą gminną (kl. L) w km 1+790 (budowa przejazdu drogowego)
- rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+630
- skanalizowane z istniejącą drogą powiatową nr 2910L (kl. Z) w km 3+120

W **wariantcie III** zaprojektowano na obwodnicy północnej następujące skrzyżowania:

- skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+920
- z drogą gminną (kl. L) w km 1+920 (budowa przejazdu drogowego)
- rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+780
- rondo z projektowaną obwodnicą wschodnią (kl. GP) oraz z istniejącą drogą powiatową nr 2910L (kl. Z) w km 3+220

W **wariantcie IV** zaprojektowano na obwodnicy północnej następujące skrzyżowania:

- skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 (kl. GP) w km 0+819
- z drogą gminną (kl. L) w km 1+770 (budowa przejazdu drogowego)
- rondo z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 (kl. GP) w km 2+620
- skanalizowane z drogą powiatową nr 2910L i z istniejącą drogą krajową nr 74 w km 3+606

W/w skrzyżowania dla wszystkich opisanych wariantów przedstawiono na załącznikach nr 4.



Foto Nr 5 i Nr 6: Zabytkowy cmentarz i droga lokalna w rejonie cmentarza, w każdym z wariantów decydują o rozwiązaniu technicznym obwodnicy Frampola.

4.4 Rodzaj technologii

Według propozycji Lafrentz – Polska Sp. z o.o., budowa obwodnicy Frampola będzie przebiegała dwuetapowo dla wszystkich proponowanych wariantów:

W **wariantcie I i IIA** przewiduje się:

Etap I:

- budowa obwodnicy północnej m. Frampola w ciągu DK nr 74
- budowa przejazdu drogowego nad drogą gminną
- budowa nowych skrzyżowań:
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą krajową nr 74
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą wojewódzką nr 835
 - obwodnicy północnej z obwodnicą wschodnią,
 - obwodnicy wschodniej z istniejącą drogą powiatową nr 2910L
 - obwodnicy wschodniej z istniejącą drogą krajową nr 74
- budowa odcinków łączących w/w skrzyżowania na obwodnicy wschodniej z obwodnicą północną,

Etap II:

- budowa obwodnicy wschodniej m. Frampola w ciągu DW nr 835
- likwidacja skrzyżowania typu rondo z istniejącą DW nr 835

(po likwidacji skrzyżowania z istniejącą DW nr 835 odległości między skrzyżowaniami na obwodnicy północnej będą spełniać warunek dopuszczalnego odstępu między skrzyżowaniami poza obszarem zabudowy - dla drogi klasy GP - min. 1000 m (Dziennik Ustaw z 1999 r. Nr 43 poz. 430 § 9. 1.)

W wariantcie IIB przewiduje się:

Etap I:

- budowa obwodnicy północnej m. Frampola w ciągu DK nr 74
- budowa przejazdu drogowego nad drogą gminną
- budowa nowych skrzyżowań:
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą krajową nr 74
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą wojewódzką nr 835
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą powiatową nr 2910L

Etap II

- budowa obwodnicy wschodniej m. Frampola w ciągu DW nr 835 wraz z przebudową skrzyżowań na obwodnicy północnej (z drogą powiatową nr 2910L i istniejącą drogą krajową nr 74)
- likwidacja skrzyżowania typu rondo z istniejącą DW nr 835 (po likwidacji skrzyżowania z istniejącą drogą wojewódzką nr 835 oraz obwodnica północna będzie spełniać warunek dopuszczalnego odstępu między skrzyżowaniami - dla drogi klasy GP wynosi 1000 m (Dziennik Ustaw z 1999 r. Nr 43 poz. 430 § 9. 1.)



Foto Nr 7 i Nr 8: Na trasę obwodnicy wybrano tereny w pobliżu linii elektroenergetycznej, mało atrakcyjne dla zabudowy – w rejonie cmentarza występuje tu jednak zbliżenie do zabudowy miejskiej.

W wariantcie III przewiduje się:

Etap I

- budowa obwodnicy północnej m. Frampola w ciągu DK nr 74
- budowa przejazdu drogowego nad drogą gminną
- budowa nowych skrzyżowań:
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą krajową nr 74
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą wojewódzką nr 835
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą powiatową nr 2910L oraz z odcinkiem obwodnicy wschodniej
 - obwodnicy wschodniej z istniejącą drogą krajową nr 74

Etap II

- budowa obwodnicy wschodniej m. Frampola w ciągu DW nr 835
- likwidacja skrzyżowania typu rondo z istniejącą DW nr 835

(po likwidacji w/w skrzyżowania z istniejącą drogą wojewódzką nr 835, obwodnica północna będzie spełniać warunek dopuszczalnego odstępu między skrzyżowaniami - dla drogi klasy GP wynosi 1000 m (Dziennik Ustaw z 1999 r. Nr 43 poz. 430 § 9. 1.)

W **wariancie IV** przewiduje się:

- budowa obwodnicy północnej m. Frampola w ciąg DK nr 74
- budowa przejazdu drogowego nad drogą gminną
- budowa nowych skrzyżowań:
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą krajową nr 74
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą wojewódzką nr 835
 - obwodnicy północnej z istniejącą drogą powiatową nr 2910L i z istniejącą drogą krajową nr 74

Wykonanie obwodnicy będzie wymagało wykonania dużej ilości nasypów ze względu na duże deniwelacje terenu i potrzebę zachowania parametrów drogi projektowanej dla klasy GP (drogi głównej ruchu przyspieszonego).

4.5 Warianty przedsięwzięcia

WARIANT 1

Wariant I uwzględnia parametry techniczne przewidziane w STE (studium techniczno-ekonomiczne) przebiegu drogi krajowej Nr 74 na odcinku Janów Lub. – Frampol – Szczepieszyn – Zamość – Hrubieszów”:

- budowę fragmentu wschodniej obwodnicy m. Frampol w ciągu drogi wojewódzkiej nr 835 z uwzględnieniem skrzyżowań z nowo projektowaną obwodnicą północną w ciągu drogi krajowej nr 74, droga powiatową nr 2910L oraz istniejącą drogą krajową nr 74.

WARIANT IIA

Wariant IIA zaprojektowano w oparciu o Wariant I, jednakże uwzględniono obowiązujące wymagania dla parametrów technicznych dla trasy w planie - określone w MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie. Powiązanie z istniejącym układem dróg rozwiązano również jak w Wariancie I. W omawianym wariancie założono parametry łuków poziomych w sposób umożliwiający osiągnięcie prędkości projektowej 80 km/h (miarodajna 100 km/h).

WARIANT IIB

Wariant IIB zaprojektowano podobnie jak w Wariant 2A w oparciu o Wariant I również uwzględniając obowiązujące wymagania dla parametrów technicznych. Jednakże w tym wariancie zaproponowano inne rozwiązanie powiązania istniejących dróg bocznych z nowoprojektowaną obwodnicą północną m. Frampol. Drogę powiatową nr 2910L oraz istniejącą drogę krajową nr 74 włączono bezpośrednio do nowej obwodnicy północnej. W wyniku tego rozwiązania uległy zmianie parametry trasy w planie.

WARIANT III

Po zapoznaniu się z opiniami:

- GDDKiA o/Lublinie
- Urzędu Miasta we Frampolu,
- Zarządu Dróg Wojewódzkich w Lublinie,

- Zarządu Dróg Powiatowych w Biłgoraju,
- Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie,
do wariantów I, IIA i IIB, jednostka projektowa opracowała wariant III.
W wariantcie tym nieznaczającej zmianie uległ przebieg obwodnicy w okolicy projektowanej obwodnicy wschodniej - trasę przesunięto w kierunku wschodnim poza granice miasta Frampola (wierzchołek W3). Przesunięto również poza granicę miasta w kierunku wschodnim fragment nowoprojektowanego odcinka obwodnicy wschodniej przyszłej obwodnicy drogi wojewódzkiej (łączyjący stary ślad DK-74 z obwodnicą północą). Na zał. nr 5 przedstawiono przekrój podłużny obwodnicy północnej dla wariantu III (przekroje podłużne dla pozostałych wariantów nieznaczająco odbiegają od w/w wariantu).

WARIANT IV

Wariant IV zaprojektowano w oparciu o wariant III, uwzględniając wymagania techniczne dla drogi klasy GP (uwzględniono minimalną odległość między skrzyżowaniami, wynoszącą 1000 m). Zmianie uległy parametry geometryczne drogi (łuki kołowe), zlikwidowano skrzyżowanie typu rondo z projektowaną drogą wojewódzką nr 835 i projektowaną drogą powiatową nr 2910L (przebieg północny). Zaprojektowano skrzyżowanie skanalizowane z istniejącą drogą krajową nr 74 i projektowaną drogą powiatową nr 2910L (przebieg południowy). Zmiany te znacznie poprawiły płynność projektowanej obwodnicy. Wariant IV spełnia wszystkie wymagania Dziennika Ustaw z 1999 r. Nr 43 poz. 430 dotyczących dróg krajowych klasy GP.

Poniżej w tabeli przedstawiono najistotniejsze cechy wybranych wariantów:

| ZALETY | WARIANT | WADY |
|--|----------|--|
| <ul style="list-style-type: none">trasa przebiega po wytyczonym w PZT korytarzu zarówno obwodnicy północnej jak i wschodniej m. Frampolnajmniejsza długość projektowanego odcinka obwodnicy | I | <ul style="list-style-type: none">droga nie spełnia parametrów drogi krajowej klasy GP (trasa w planie)niedostateczna koordynacja elementów trasy w planiedroga nie spełnia parametrów drogi krajowej klasy GP ze względu na wymóg minimalnej odległości między skrzyżowaniami na drodze kl. GP do czasu zakończenia II etapu realizacji |

| ZALETY | WARIANT | WADY |
|--|------------|--|
| <ul style="list-style-type: none">trasa przewidzianego w STE odcinka obwodnicy wschodniej w okolicy obwodnicy północnej przebiega po wytyczonym w PZT korytarzudostateczna koordynacja elementów trasy w planie | IIA | <ul style="list-style-type: none">trasa obwodnicy północnej odbiega w części od wyznaczonego w PZT korytarzadroga nie spełnia parametrów drogi krajowej klasy GP ze względu na wymóg minimalnej odległości między skrzyżowaniami na drodze kl. GP do czasu wybudowania wschodniej obwodnicy (w II etapie realizacji)największa długość projektowanego odcinka obwodnicytrasa obwodnicy północnej przecina tereny należące do miasta |
| <ul style="list-style-type: none">dostateczna koordynacja elementów trasy w planieprzebieg trasy został zaakceptowany wstępnie przez ZDW w Lublinie | IIB | <ul style="list-style-type: none">trasa obwodnicy północnej odbiega w części od wyznaczonego w PZT korytarza i nie uwzględnia w powiązaniu z dróg – korytarza w PZT dla obwodnicy wschodniejdroga nie będzie spełniać parametrów drogi krajowej klasy GP ze względu na wymóg minimalnej odległości między skrzyżowaniami na drodze kl. GPw przypadku budowy obwodnicy wschodniej, będzie konieczna przebudowa skrzyżowań na obwodnicy północnejtrasa obwodnicy północnej przecina tereny należące do miasta |
| <ul style="list-style-type: none">dostateczna koordynacja elementów trasy w planieprzebieg trasy został zaakceptowany przez UM we Frampolu i ZDP w Biłgorajumaleje z trzech do dwóch docelowa liczba skrzyżowań na obwodnicy wschodniejtrasa obwodnicy północnej i wschodniej przebiega poza granicami m. Frampol | III | <ul style="list-style-type: none">trasa odbiega w części od wyznaczonego w PZT korytarzadroga nie spełnia parametrów drogi krajowej klasy GP ze względu na wymóg minimalnej odległości między skrzyżowaniami na drodze kl. GP do czasu wybudowania wschodniej obwodnicy (w II etapie realizacji) |

| ZALETY | WARIANT | WADY |
|--|---------|--|
| <ul style="list-style-type: none">spełnienie wymagań Dziennika Ustaw z 1999 r. Nr 43 poz. 430 dotyczących minimalnej odległości między skrzyżowaniami na drodze klasy GP (minimum 1000 m)poprawa płynności przebiegu trasy w planie w stosunku do poprzednich wariantówtrasa obwodnicy przebiega poza granicami m. Frampol | IV | <ul style="list-style-type: none">trasa odbiega w części od wyznaczonego w PZT korytarzaw przypadku budowy obwodnicy wschodniej, będzie konieczna budowa i przebudowa skrzyżowań na obwodnicy północnej |

4.6 Przewidywane ilości wykorzystywanej wody i innych wykorzystywanych surowców, materiałów, paliw oraz energii, w tym szacunkowe zapotrzebowanie na energię

Realizacja przedsięwzięcia spowoduje wykorzystanie na etapie realizacji inwestycji materiałów takich jak woda, surowce, paliwa czy energia. Przewiduje się wykorzystanie w dużej mierze materiałów podstawowych w drogownictwie, takich jak: kruszywa, cement i asfalt. Woda wykorzystana zostanie do celów technologicznych przy realizacji zadania, paliwa natomiast wykorzystywane będą do maszyn i pojazdów, pracujących przy realizacji inwestycji.

Z uwagi na prowadzone prace projektowe dokładne określenie ilości wykorzystanej wody, surowców, materiałów, paliw i energii nie jest jeszcze obecnie możliwe.

Uwzględniając podstawowe parametry techniczne drogi oraz przykładową konstrukcję nawierzchni jezdni i profil podłużny drogi określono przybliżoną kubaturę potrzebnych do realizacji tej inwestycji materiałów:

| Wariant trasy obwodnicy | Objętość V (m ³) | | | | |
|-------------------------|---------------------------------|-----------------|-----------------|------------------------------|-----------------------------------|
| | Mieszanka grysowo-mastykowa SMA | Beton asfaltowy | Kruszywo łamane | Grunt stabilizowany cementem | Nasypy z gruntu (np. piasek) |
| I | 1 384 | 3 598 | 5 535 | 3 321 | Okolo 110-120 tys. m ³ |
| IIA | 1 872 | 4 867 | 7 488 | 4 493 | |
| IIB | 1 945 | 5 056 | 7 779 | 4 667 | |
| III | 1 938 | 5 038 | 7 751 | 4 650 | |
| IV | 1 925 | 5 006 | 7 701 | 4 621 | |

Aktualnie na tym etapie opracowania brak jest danych dotyczących zapotrzebowania na energię elektryczną. Na trasie przebiegu obwodnicy miasta Frampola występuje kolizja z napowietrznymi liniami energetycznymi średniego napięcia 15 kV, które będą wymagać przebudowy.

4.7 Rozwiązania chroniące środowisko

Na obecnym etapie dokumentacyjnym, nie wynika konieczność zastosowania rozwiązań chroniących środowisko w zakresie ograniczenia poziomu hałasu, ograniczenia emisji pyłów i gazów oraz emisji ścieków i wód deszczowych.

Istnieje konieczność zagospodarowania, zebranej w trakcie robót, warstwy humusu do zagospodarowania poboczy, nasypów itd.

Obwodnica Frampola przebiega przez obszar Roztocza Zachodniego. Teren ten posiada bardzo zróżnicowaną konfigurację utworzoną przez wzgórza o wysokości do 311,5 m n.p.m. Wysokości względne dochodzą do 66,3 m. Zbocza wzniesień rozcinają głębokie wąwozy i jary. Generalnie teren można zakwalifikować jako falisty, odcinkowo – górzysty. Powoduje to duże spływy wód powierzchniowych siecią rowów w kierunku cieku Rakowa będącego dopływem Bukowej oraz Białej Łady, będącej dopływem Tanwi; Bukowa i Tanew są recypientami Sanu, prawego dopływu Wisły. Projektowana obwodnica będzie przecinała

kierunki spływu tych wód, w związku z czym, projekt budowlany powinien uwzględniać bezpieczne ich odprowadzenie.

Projektowany odcinek obwodnicy przebiega przez obszar AZP Nr 89-82, gdzie podczas badań powierzchniowych realizowanych w ramach ogólnokrajowego programu badawczego „Archeologiczne Zdjęcie Polski” zaewidencjonowano liczne stanowiska archeologiczne, z których trzy znajdują się w sąsiedztwie przebiegu projektowanej drogi. Mając na uwadze potencjalną możliwość odkrycia nowych zabytków archeologicznych oraz ich ochronę, Wojewódzki Urząd Ochrony Zabytków w Lublinie, Delegatura w Zamościu wskazał konieczność przeprowadzenia badań przedinwestycyjnych w zakresie określonym w piśmie z dnia 06.08.2007 znak: IM.III.41/194/943/07 stanowiące załącznik nr 3 do niniejszej informacji. Na obszarach występowania znalezisk archeologicznych należy uzgodnić je z Wojewódzkim Konserwatorem Zabytków w celu uzyskania warunków konserwatorskich realizacji inwestycji

Zgodnie z planem przestrzennego zagospodarowania gminy główną zasadą obowiązującą w odniesieniu do obiektów i terenów znajdujących się w ewidencji konserwatorskiej jest ochrona oraz zachowanie elementów układu i substancji architektonicznej, a w odniesieniu do wskazanych obiektów zabytkowych, zespołów dworskich, parkowych: zachowanie, uzupełnienie, rewaloryzacja i ewentualnie adaptacja na funkcje zgodne z charakterem obiektu. Na terenach tych, zabrania się zmian zabytkowej struktury przestrzennej, układu urbanistycznego, gabarytów budynków, linii zabudowy, kompozycji zieleni i ukształtowania terenu. W sąsiedztwie obiektów oraz w obszarach objętych ochroną konserwatorską zabrania się wznoszenia obiektów i budowli przesłaniających zabytek lub wpływających na dekompozycję układu urbanistycznego, jak również lokowania funkcji degradujących obiekt. Obwodnica Frampola przebiegać będzie w nasypie w pobliżu zabytkowego cmentarza. Wskazane jest zaprojektowanie jak najmniejszej wysokości nasypów, z uwagi na zachowanie widoczności wspomnianego cmentarza.

Realizację ewentualnych innych rozwiązań chroniących środowisko, planuje się wprowadzić w przypadku ustalenia konieczności ich zastosowania po przeprowadzeniu monitoringu środowiskowego, mającego miejsce po zakończeniu robót.

4.8 Rodzaje i przewidywane ilości wprowadzanych do środowiska substancji lub energii przy zastosowaniu rozwiązań chroniących środowisko

4.8.1 Ilość i sposób odprowadzania ścieków socjalno-bytowych

W okresie realizacji inwestycji baza zorganizowana na potrzeby budowy drogi musi być wyposażona w sprawne urządzenia gospodarki wodno - ściekowej.

W okresie eksploatacji inwestycji nie przewiduje się występowania ścieków bytowych

4.8.2 Ilość i sposób odprowadzania ścieków technologicznych

Ścieki technologiczne nie będą występowały w ramach eksploatacji tej inwestycji.

4.8.3 Ilość i sposób odprowadzania ścieków deszczowych

Ścieki deszczowe, wg wstępnych założeń, będą odprowadzane powierzchniowo do trawiastych rowów bocznych. Ilość wód opadowych obliczono ze wzoru:

$$Q = \varphi \times \Psi \times q \times F$$

gdzie:

Q – ilość spływu (dm³/s)

φ – współczynnik opóźnienia odpływu (mniejszy od 1)

Ψ – współczynnik spływu (mniejszy od 1)

q – natężenie deszczu (dm³/ha s)

F – powierzchnia zlewni (ha).

Iloczyn $q \times F$ oznacza ilość opadu, natomiast iloczyn $\Psi \times q \times F$ wyraża spływ z rozpatrywanej powierzchni F.

Do obliczeń przyjęto:

- powierzchnia odwadniana:

Wariant I – 3,7 ha

Wariant IIA – 4,9 ha

Wariant IIB – 5,2 ha

Wariant III – 5,1 ha

Wariant IV – 3,8 ha

- natężenie deszczu miarodajnego, który podlega oczyszczeniu $q = 77 \text{ dm}^3/\text{s ha}$, co odpowiada parametrom deszczu o $p = 100 \%$ i $t = 15 \text{ min}$,

- współczynnik spływu $\varphi = 0,90$,

- współczynnik późnienia odpływu $\psi = 0,90$.

Po podstawieniu powyższych danych otrzymujemy:

Dla wariantu I:

$$Q = 0,9 \times 0,9 \times 77 \times 3,7 = 230 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla wariantu IIA:

$$Q = 0,9 \times 0,9 \times 77 \times 4,9 = 305 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla wariantu IIB:

$$Q = 0,9 \times 0,9 \times 77 \times 5,2 = 324 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla wariantu III:

$$Q = 0,9 \times 0,9 \times 77 \times 5,1 = 318 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Dla wariantu IV:

$$Q = 0,9 \times 0,9 \times 77 \times 3,8 = 237 \text{ dm}^3/\text{s}$$

Należy zauważyć, że obliczony wyżej spływ wód deszczowych będzie się odbywał na całej długości drogi powierzchniowo.

Wody opadowe, występujące w postaci nieoczyszczonych spływów, pochodzące z terenu drogi, są nośnikiem zanieczyszczeń powstających ze spalin samochodowych, a w szczególności metali ciężkich, tj. kadm, ołów, cynk, nikiel, miedź, a ponadto zanieczyszczeń pochodzących ze ścierania się opon samochodowych, asfaltu, hamulców, okładzin sprzęgieł samochodowych, a także środków używanych do przeciwdziałania śliskości drogi itp. Należy podkreślić, że istnienie przedsięwzięcia nie będzie miało wpływu na stan zanieczyszczenia środowiska. Wpływ taki będą miały pojazdy korzystające z tej drogi. Rozwój nowych technologii produkcji i zwiększone wymagania dopuszczenia pojazdów do ruchu mogą w istotny sposób wpłynąć na ograniczenie emisji o których mowa w niniejszym rozdziale.

Stężenia wód deszczowych odprowadzanych do odbiornika, zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984) wynoszą:

zawiesina ogólna - 100,0 mg/dm³
węglowodory ropopochodne - 15,0 mg/dm³.

Na podstawie wyników badań dla wylotów kanalizacyjnych różnych typów bez stosowania urządzeń podczyszczających, wykonanych na potrzeby opracowania „Wytycznych prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” opracowanych przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w październiku 2006 r., uzyskano zależność pomiędzy stężeniem zawiesin ogólnych w ściekach z dróg a natężeniem ruchu. Zależność tę opisano wzorem:

$$S_{z0} = 0,718 \times Q^{0,529} \text{ mg/l}$$

gdzie:

s_{z0} – stężenie zawiesiny ogólnej w ściekach z dróg krajowych (mg/l)

Q – dobowe natężenie ruchu (ŚDR) w zakresie od 1000 do 17500 pojazdów /dobę (P/d).
Powyższa zależność może być stosowana jedynie w ograniczonym zakresie, głównie w obszarach zamiejskich dla przekrojów dróg jednojezdniowych dwupasmowych oraz jednojezdniowych dwupasmowych z szerokimi pobocznymi bitumicznymi.

Na podstawie przedstawionej przez LAFRENTZ-POLSKA Sp. z o.o. prognoza ruchu dla obwodnicy miasta Frampola będzie przedstawiała się następująco:

| L.p. | Perspektywa | Odcinek Janów-Frampol poj./d | Odcinek Frampol – Szczepieszyn Poj./d |
|------|-------------|---------------------------------|---|
| 1 | 2013 | 4794 | 2723 |
| 2 | 2023 | 6812 | 3879 |
| 3 | 2033 | 8670 | 4935 |

Stężenie zawiesiny ogólnej dla maksymalnego natężenia ruchu w wysokości 8670 pojazdów/dobę w 2033 r. wyniesie ok. 87 mg/l, co nie wymaga oczyszczania.

W okresie całorocznym rowy drogowe zapewniają redukcję zawiesin na poziomie co najmniej 40%.

Przy obecnym i projektowanym rozwiązaniu odwodnienia (rowy boczne) nie jest i nie będzie wymagana separacja węglowodorów ropopochodnych. Analizy wykonane na potrzeby opracowania w/w wytycznych wykazały, że związki węglowodorów ropopochodnych występują w śladowych ilościach. Tak więc stężenia w/w zanieczyszczeń dla prognozowanego ruchu drogowego na obwodnicy Frampola nie będą wymagały zastosowania urządzeń do ich podczyszczania, gdyż pozostaną one w wysokości dopuszczalnej przepisami prawa.

4.8.4 Rodzaj, przewidywane ilości i sposób postępowania z odpadami

Obecny etap prac nie pozwala na szczegółowe sporządzenie ani jakościowego ani ilościowego bilansu odpadów. Będzie to możliwe na dalszych etapach projektowania. Aktualnie można jedynie w przybliżeniu oszacować, że w okresie **realizacji inwestycji** powstaną podane w poniższych tabelach rodzaje i ilości odpadów, zakwalifikowane zgodnie z

Informacja o planowanym przedsięwzięciu wymagana art. 3 ust. 1 pkt. 5 ustawy z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz.U. Nr 199, poz. 1227)
dla przedsięwzięcia polegającego na budowie obwodnicy miasta Frampol w ciągu drogi krajowej Nr 74

rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206) do grupy 17, tj. odpadów z budowy, remontów i demontażu obiektów budowlanych oraz infrastruktury drogowej.

Rodzaje i charakterystyka odpadów

| L.p. | Kod odpadu | Rodzaj odpadu | Charakterystyka odpadu |
|------|------------|-------------------------------------|--|
| 1 | 17 01 81 | Odpady z remontów i przebudowy dróg | Odpady powstające z rozbiórki elementów betonowych np. przepustów, rozbiórki oznakowania |
| 2 | 17 05 04 | Gleba i ziemia | Masy ziemne pozyskane z wykopów, w tym humus |

Budowa obwodnicy Frampola w ciągu drogi krajowej nr 74 nie będzie w **okresie eksploatacji** źródłem zanieczyszczeń powierzchni ziemi. Takim źródłem mogą być podmioty korzystające z tej drogi. Jeśli nastąpi zanieczyszczenie gleby lub ziemi przez korzystające podmioty, to obowiązek rekultywacji spoczywa na podmiocie powodującym zanieczyszczenie.

W okresie eksploatacji wymagane będzie czyszczenie rowów bocznych, będących odbiornikami wód deszczowych. Odpady powstałe z czyszczenia rowów można zakwalifikować zgodnie z rozporządzeniem Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206) jako odpady o kodzie 20 03 06 – odpady z czyszczenia studzienek kanalizacji deszczowej. Odpady te nie są zaliczone do niebezpiecznych. Wykonanie prac związanych z usuwaniem odpadów powinno być zlecane podmiotom posiadającym zezwolenia na wytwarzanie odpadów.

4.8.5 Emisja do powietrza

Do obliczeń wielkości emisji substancji wprowadzanych do powietrza w wyniku eksploatacji projektowanej drogi przyjęto:

- strukturę i prognozę ruchu drogowego, uzgodnioną przez Departament Studiów GDDKiA Warszawa

oraz następujące założenia:

- udział samochodów osobowych, wyposażonych w niżej wymienione rodzaje silników :
 - silniki z zapłonem iskrowym - 50%
 - silniki z zapłonem samoczynnym - 50%
- udział samochodów dostawczych, wyposażonych w niżej wymienione rodzaje silników:
 - silniki z zapłonem samoczynnym – 50%
 - silniki z zapłonem iskrowym – 50%.

Dla określenia emisji zanieczyszczeń z pojazdów samochodowych wykorzystano wytyczne zawarte w pismach MOŚZNiL z dnia 1 lutego 1993r. znak: Pzmot/0631/8/93 oraz z dnia 1 października 1993r. znak: Pzmot/0631/152/93.

Wskaźniki dotyczące głównych rodzajów zanieczyszczeń emitowanych z silników spalinowych w gramach na jeden kilogram zużytego paliwa, zestawiono w poniższej tabeli.

| Kategoria środków transportu | Tlenek węgla | Tlenki azotu | Węgl. alif. i pochod. | Węgl. arom. i pochod. | Pyły | Dwutlenek siarki | Ołów |
|--|---------------------|---------------------|------------------------------|------------------------------|-------------|-------------------------|-------------|
| Samochody osobowe z silnikami ZI z katalizatorami | 16 | 4 | 1,5 | 0,6 | 0 | 2 | 0 |
| Samochody osobowe z silnikami ZS | 21 | 10 | 1,5 | 0,6 | 3,7 | 6 | 0 |
| Samochody dostawcze z silnikami ZI | 320 | 42 | 30 | 13 | 0 | 2 | 0,15 |
| Samochody dostawcze z silnikami ZS | 40 | 21 | 4 | 1,8 | 3,7 | 6 | 0 |
| Samochody ciężarowe i autobusy z silnikami ZS o masie całkowitej 3,5 ÷ 16 t. | 37 | 66 | 8,5 | 3,5 | 4,3 | 6 | 0 |
| Samochody ciężarowe z silnikami ZS o masie całkowitej > 16 t. | 23 | 76 | 13 | 6 | 4,3 | 6 | 0 |
| Autobusy | 20 | 50 | 5,5 | 2,5 | 4,0 | 6 | 0 |

Do obliczeń przyjęto maksymalne wartości wskaźników emisji gazów i pyłu. Wyniki obliczeń wielkości emisji gazów i pyłu z poszczególnych odcinków drogi, zestawiono w poniższej tabeli:

| Rodzaj drogi | Wielkość emisji poszczególnych substancji, Mg/r | | | | | | |
|---------------------|--|-----------------------|----------------|----------------|------------|-----------------------|-------------|
| | CO | NO₂ | W.alif. | W.arom. | Pył | SO₂ | Ołów |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Rok 2013 | | | | | | | |
| Odcinek I | 14,692 | 15,077 | 2,959 | 1,315 | 1,131 | 1,893 | 0,003 |
| Odcinek II | 3,531 | 2,192 | 0,488 | 0,212 | 0,218 | 0,410 | 0,001 |
| Łącznie 2 odcinki | 18,223 | 17,269 | 3,447 | 1,527 | 1,349 | 2,303 | 0,004 |
| Rok 2023 | | | | | | | |
| Odcinek I | 19,378 | 22,127 | 4,245 | 1,895 | 1,649 | 2,744 | 0,003 |
| Odcinek II | 4,588 | 3,060 | 0,662 | 0,288 | 0,308 | 0,580 | 0,001 |

| Rodzaj drogi | Wielkość emisji poszczególnych substancji, Mg/r | | | | | | |
|-------------------|---|-----------------|---------|---------|-------|-----------------|-------|
| | CO | NO ₂ | W.alif. | W.arom. | Pył | SO ₂ | Ołów |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 |
| Łącznie 2 odcinki | 23,966 | 25,187 | 4,907 | 2,183 | 1,957 | 3,324 | 0,004 |

4.8.6 Emisja hałasu i zasięg oddziaływania

Wielkość emisji hałasu określono zgodnie z metodyką podaną w opracowaniu PIOS IOS „Metody prognozowania hałasu komunikacyjnego” oraz w instrukcji ITB Nr 311.

Obliczone ilości pojazdów na podstawie danych z prognozy ruchu drogowego, na odcinkach I i II, dla potrzeb określenia poziomu hałasu, wynoszą:

| Pora doby | 2013 r. | 2023r. |
|--------------------------|---------|--------|
| 1 | 2 | 3 |
| Odcinek I –poj/d | 4 794 | 6812 |
| Pora dzienna poj/h | 261 | 382 |
| Pora nocna- poj/h | 78 | 114 |
| Odcinek II –poj/d | 2 723 | 3 879 |
| Pora dzienna poj/h | 148 | 211 |
| Pora nocna- poj/h | 44 | 63 |

| Odcinek drogi | 2013 r. | | 2023 r. | |
|--------------------------|---------|------|---------|-------|
| | poj/d | % | poj/d | % |
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Odcinek I | | | | |
| Całkowita ilość pojazdów | 4 794 | 100 | 6812 | 100 |
| Ilość pojazdów ciężkich | 724 | 15,1 | 1 025 | 15,05 |
| Odcinek II | | | | |
| Całkowita ilość pojazdów | 2 723 | 100 | 3 879 | 100 |
| Ilość pojazdów ciężkich | 174 | 6,39 | 231 | 5,96 |

Do obliczeń wyznaczono segment o długości 100 m, który podzielono na 5 jednorodnych odcinków po 20 m; dla segmentu drogi wyznaczono parametry zastępczych źródeł dźwięku w zależności od występowania na nim rodzaju ruchu:

- ◇ natężenia ruchu pojazdów,
- ◇ procentowego udziału pojazdów klasy ciężkiej
- ◇ rodzaju projektowanej nawierzchni
- ◇ nachylenia drogi do 0,3.

Średnia prędkość pojazdu wynosi 90 km/h.

Obliczone wartości poziomu hałasu z uwzględnieniem poprawek, przedstawiono w poniższej tabeli:

| | 2013 r. | 2023r. | 2033r. |
|-------------------|----------------|---------------|---------------|
| 1 | 2 | 3 | |
| Odcinek I | | | |
| Pora dnia | 74,7 | 76,7 | 78,1 |
| Pora nocy | 70,5 | 70,5 | 71,9 |
| Odcinek II | | | |
| Pora dnia | 70,0 | 72,9 | 73,3 |
| Pora nocy | 68,0 | 68,2 | 68,8 |

Analiza zasięgu oddziaływania przedsięwzięcia określana jest na etapie raportu oddziaływania przedsięwzięcia na środowisko o ile sporządzenie jego będzie wymagane.

5 Możliwe transgraniczne oddziaływanie na środowisko

Planowane przedsięwzięcie nie będzie źródłem emisji przekraczającym terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, a więc nie będzie wymagane postępowanie w sprawie transgranicznego oddziaływania.

6 Obszary podlegające ochronie na podstawie ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz.U.Nr 92, poz. 880 z późn. zm.) znajdujące się w zasięgu znaczącego oddziaływania przedsięwzięcia

Cała gmina Frampol leży w projektowanym **Biłgorajskim Obszarze Chronionego Krajobrazu** (Plan Zagospodarowania Województwa Lubelskiego z roku 2002).

Do czasu ustanowienia tego OCK, obszar (w tym całej gminy Frampol) obejmuje się ochroną planistyczną, polegającą na:

- szczególnej dbałości o estetykę krajobrazu, w tym:
 - ochronie punktów i panoram widokowych;
 - ochronie naturalnego krajobrazu dolin rzecznych i zbiorników wodnych;
 - ochronie krajobrazu naturalnych ekosystemów;
- szczególnej dbałości o harmonię użytkowania gospodarczego z wartościami przyrodniczo – krajobrazowymi;
- wymogu zachowania przestrzennej zwartości oraz przestrzennych powiązań pomiędzy obszarami o wysokiej aktywności biologicznej;

- zakazie lokalizowania inwestycji mogących znacząco oddziaływać na środowisko i wymagających opracowania oceny oddziaływania na środowisko z wyjątkiem gazociągów.

Obwodnica Frampola jest zaliczana do inwestycji, dla której opracowanie raportu jest fakultatywne.

Ponieważ cały obszar gminy (poza fragmentami leżącymi w innych formach ochrony - Szczebrzeszyński Park Krajobrazowy) leży w projektowanym Biłgorajskim OCK, ograniczenia te nie mają dla wyboru wariantu obwodnicy Frampola większego znaczenia. Stawiają natomiast projektantom wyższe wymagania w zakresie estetyki budowli drogowych (nasypów, wiaduktów itd.).

Problem ten jest zauważony w „Informacji...” , w której sugeruje się potrzebę między innymi poszukiwania (w ramach wariantowania) sposobu obniżenia niwelety drogi w celu obniżenia wysokości nasypów, które są w rzeczywistości szpecącym krajobraz elementem infrastruktury drogowej.

Skala zamieszczonej w „Informacji...” mapy środowiskowej uniemożliwia graficzne pokazanie granic *Biłgorajskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu* między innymi dlatego, że granica gminy, także granica OCK, wykracza poza zasięg tej mapy. Równocześnie zaś, zakreskowanie całej mapy środowiskowej, dla uwypuklenia informacji o planowanym (a nie istniejącym) Biłgorajskim Obszarze Chronionego Krajobrazu zdaniem autorów nie wydaje się być sensowne.

Frampol położony jest na pograniczu Roztocza Zachodniego i Równiny Biłgorajskiej. Północno – wschodnia i wschodnia część obszarów gminy stanowi fragment Szczebrzeszyńskiego Parku Krajobrazowego, a południowa strefę ochronną Lasów Janowskich. Urozmaiconą rzeźbę terenu wieńczy dolina rzeki Białej Łady.

Przez obszar gminy Frampol, lub w jej bezpośrednim sąsiedztwie, przebiegają granice kilku istniejących lub projektowanych obszarów chronionych na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

- Na południe od Frampola położona jest ostoja siedliskowa Natura 2000 „Lasy Janowskie” PLB 060005. Najmniejsza odległość między projektowaną obwodnicą i ostoją wynosi około 1000 m.
- Znajdująca się nieco dalej na południe granica Parku Krajobrazowego Lasy Janowskie zbliża się do projektowanej inwestycji na minimalną odległość nieco ponad 1400 m. Bliżej przebiega otulina tego parku. Formalnie nie jest to jednak obszar chroniony.

Pozostałe, istniejące obszary chronione są znacznie bardziej oddalone od rejonu projektowanej inwestycji: Szczebrzeszyński Park Krajobrazowy rozpoczyna się około 7 km na wschód od Frampola, a Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu około 5,7 km na północny zachód od projektowanej inwestycji.

Praktycznie cała gmina Frampol, w części nie wchodzącej w granice istniejących obszarów chronionych, włączona została w obowiązującym Planie Zagospodarowania Przestrzennego Województwa Lubelskiego do projektowanego Biłgorajskiego Obszaru Chronionego Krajobrazu. Do czasu formalnego utworzenia tego OCK oznacza to otoczenie terenu gminy ochroną planistyczną przejawiającą się, między innymi, szczególną dbałość o zachowanie walorów krajobrazowych.

Ze względu na rodzaj inwestycji i znaczną odległość uznać należy, że wpływ projektowanej obwodnicy Frampola na Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu i Szczebrzeszyński Park Krajobrazowy nie jest „znaczący”. Wpływ na Park Krajobrazowy Lasy Janowskie, a

zwłaszcza ostoję Natura 2000 „Lasy Janowskie” powinien zostać przeanalizowany na etapie raportu oddziaływania na środowisko.

Nie ulega wątpliwości, że znaczący wpływ inwestycja będzie mieć na projektowany Biłgorajski Obszar Chronionego Krajobrazu. Powodem tego wpływu będzie powstanie nowej bariery ekologicznej oraz zmiany w fizjonomii krajobrazu okolic Frampola.

Lokalizację obszarów objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody przedstawiono na załączniku nr 6.

Rejon projektowanej obwodnicy znajduje się poza obszarami chronionymi na podstawie ustawy o ochronie przyrody.

Gmina Frampol posiada aktualny MPZP (opracowany w 2004), prognozę oddziaływania na środowisko tego planu, oraz ekofizjografię podstawową (2003). Z „prognozy” i „ekofizjografii” wynika kilka wstępnych uwarunkowań:

- 1) południowa część gminy znajduje się w dwu obszarach specjalnej ochrony ptaków: PLB 060005 – Lasy Janowskie i PLB 060008 – Puszcza Solska,
- 2) północno - wschodnia część gminy leży w Szczepieszynie Parku Krajobrazowym,
- 3) na podstawie ekofizjografii wyznaczono system przyrodniczy gminy (SPG) obejmujący między innymi: zbiornik wodny we Frampolu i dolinę Białej Łady – lokalny korytarz ekologiczny,
- 4) „prognoza” zwraca uwagę na konieczność ochrony: doliny górnej Rakowej, lasów, łąk i pastwisk w południowej części miasta, starodrzewiu oraz zieleni urządzonej i nieurządzonej we Frampolu,
- 5) SPG powiązany jest funkcjonalnie z dwoma ekologicznymi obszarami rangi międzynarodowej (ECONT PL): 33 M – Roztoczańskim i 34m – Lasy Janowskie,
- 6) na obszarze gminy udokumentowano 4 złoża surowców mineralnych, w złożu surowców ilastych na północ od Frampola,
- 7) w granicach gminy znajduje się część zbiornika wód podziemnych (GZWP nr 406 – Niecka Lubelska),

„Prognoza” zwraca uwagę na niekorzystne oddziaływanie na krajobraz obwodnicy miasta prowadzonej częściowo na nasypie.

Uwarunkowania przyrodnicze związane z ewentualną realizacją drogowego obejścia Frampola od strony południowej:

1. Cała gmina Frampol znajduje się w granicach istniejących (Szczepieszynski Park Krajobrazowy) bądź projektowanych obszarów chronionych (Biłgorajski i Roztoczański Obszar Chronionego Krajobrazu). Dwa projektowane OCK stanowią praktycznie jeden obszar funkcjonalny. Niezależnie od wyboru północnej lub południowej drogi obejścia Frampola, obwodnica będzie musiała przechodzić przez ten chroniony obszar.
2. Z punktu widzenia ochrony lokalnych, a zwłaszcza regionalnych powiązań ekologicznych obejście południowe będzie mniej korzystne z następujących powodów:
 - 1) obwodnica przebiegać będzie musiała w bezpośrednim sąsiedztwie ostoi Natura 2000 PLB 060005 „Lasy Janowskie” (w odległości kilku kilometrów, a być może nawet kilkuset metrów) – spowoduje to konieczność opracowania „naturowego” raportu oddziaływania na środowisko z trudnym do przewidzenia wynikiem,

- 2) trasa obwodnicy przetnie kilka lokalnych cieków i wejdzie w pradolinę Białej Łady – rzeki o szczególnych walorach przyrodniczych (liczne zakola,

fragmenty lasów łęgowych, ostoje ptactwa wodnego) i funkcji ważnego, regionalnego korytarza ekologicznego,

3) generalnie należy przyjąć, że w rejonie Frampola walory środowiska przyrodniczego rosną wraz z przemieszczaniem się z północy na południe.

3. Południowa obwodnica Frampola ograniczy rozwojowe tereny miasta (znajdujące się na południu) i odetnie je od terenów rekreacyjnych (Zalew Frampolski, Lasy Janowskie)

Reasumując, można się spodziewać, że każda z możliwych do zaproponowania tras obejścia Frampola od strony południowej będzie z punktu widzenia przyrodniczego zdecydowanie mniej korzystna od rozwiązań obejścia od strony północnej (uwzględnionych w niniejszej Informacji).

7 Źródła informacji stanowiące podstawę do sporządzenia informacji

1. Lafrentz – Polska Sp. z o.o. w Poznaniu „Projekt opracowania kompleksowej dokumentacji technicznej w stadium koncepcji programowej projektu budowlano-wykonawczego oraz dokumentacji przetargowej na budowę obwodnicy miasta Frampol w ciągu drogi krajowej nr 74” (październik 2007 r.),
2. Drogooprojekt Biuro Usług Projektowych Sp. z o.o. w Lublinie „Studium techniczno-ekonomicznym przebiegu drogi krajowej nr 74 na odcinku Janów Lubelski – Frampol – Szczepieszyn – Zamość – Hrubieszów” opracowanym w 2001 r.
3. „Wytyczne prognozowania stężenia zawiesin ogólnych i węglowodorów ropopochodnych w ściekach z dróg krajowych” opracowane przez Generalną Dyрекcję Dróg Krajowych i Autostrad w październiku 2006 r.
4. Natura 2000 – oficjalna strona internetowa Ministerstwa Środowiska
5. System obszarów chronionych województwa lubelskiego – opracowanie zespołowe pod redakcją Tadeusza Wilgata, Lublin 1992
6. Ograniczanie zanieczyszczeń w spływach powierzchniowych z dróg. IOŚ Warszawa 2004 r.
7. Roman Edel „Odwodnienie dróg” –Wydawnictwo Komunikacji i Łączności Warszawa 2000 r.
8. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. *Prawo ochrony środowiska (j.t. Dz. U. Nr 25/2008 r. poz.150, z późn. zm.)*
9. Ustawa z dnia 3 października 2008 r. o udostępnianiu informacji o środowisku i jego ochronie, udziale społeczeństwa w ochronie środowiska oraz o ocenach oddziaływania na środowisko (Dz. U. nr 199, poz. 1227).
10. Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 9 listopada 2004 r. w sprawie określenia rodzajów przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko oraz szczegółowych uwarunkowań związanych z kwalifikowaniem przedsięwzięcia do sporządzenia raportu o oddziaływaniu na środowisko (Dz. U. Nr 257, poz. 2573 z późn. zm.)
11. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 14 czerwca 2007 r. w sprawie dopuszczalnych poziomów hałasu w środowisku (Dz. U. Nr 120, poz. 826)
12. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 6 czerwca 2002 roku w sprawie dopuszczalnych poziomów niektórych substancji w powietrzu, alarmowych poziomów niektórych substancji w powietrzu oraz marginesów tolerancji dla dopuszczalnych poziomów niektórych substancji (Dz. U. Nr 87, poz. 796),
13. Ustawa z dnia 27 kwietnia 2001 r. o odpadach (j.t. Dz. U. Nr 39 z 2007 r. , poz. 251 z późn. zm.)
14. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 27 września 2001 r. w sprawie katalogu odpadów (Dz. U. Nr 112, poz. 1206 z późn. zm.)

15. Ustawa z dnia 18 lipca 2001 r. Prawo wodne (j.t. Dz. U. Nr 239 z 2005 r., poz. 2019 z późn. zm.)
16. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 24 lipca 2006 r. w sprawie warunków, jakie należy spełnić przy wprowadzaniu ścieków do wód lub do ziemi, oraz w sprawie substancji szczególnie szkodliwych dla środowiska wodnego (Dz. U. Nr 137, poz. 984)
17. Ustawa z dnia 13 kwietnia 2007 r. o zapobieganiu szkodom w środowisku i ich naprawie (Dz. U. Nr 75, poz. 493)
18. Ustawa z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody (Dz. U. Nr 92, poz. 880 z późn. zm.)
19. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 16 maja 2005 r. w sprawie typów siedlisk przyrodniczych oraz gatunków roślin i zwierząt, wymagających ochrony w formie wyznaczenia obszarów Natura 2000 (Dz. U. Nr 94, poz. 795)
20. Rozporządzenie Ministra Środowiska z dnia 21 lipca 2004 r. w sprawie obszarów specjalnej ochrony ptaków Natura 2000 (Dz. U. Nr 229, poz. 2313)
21. Ustawy z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami (Dz. U. Nr 162, poz. 1568 z późn. zm.).
22. Ustawa z dnia 21 marca 1985 r. o drogach publicznych (j.t. Dz. U. Nr 19 z 2007 r. poz. 115).
23. Ustawa z dnia 10 kwietnia 2003 r. o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie dróg publicznych (j.t. Dz. U. Nr 193 z 2008 r., poz. 1194)
24. Rozporządzenie MTiGM z dnia 2 marca 1999 r. w sprawie warunków technicznych, jakim powinny odpowiadać drogi publiczne i ich usytuowanie (Dz. U. Nr 43, poz. 430)

8 Załączniki

1. Uchwała nr XXXI/141/05 rady miejskiej we Frampolu z dnia 23 czerwca 2005 r. w sprawie uchwalenia miejscowego planu zagospodarowania przestrzennego miasta Frampola
2. Wyciąg ze „Studium uwarunkowań i kierunków zagospodarowania przestrzennego miasta i gminy Frampol – zmiany” - Zamość 2007 r.
3. Informacja o lokalizacji obiektów podlegających ochronie konserwatorskiej w rejonie planowanej budowy obwodnicy m. Frampola – pismo Wojewódzkiego Urzędu Ochrony Zabytków w Lublinie Delegatura w Zamościu z dnia 06.08.2007 r. znak: IN.III.41/194/943/07.
4. Trasy przebiegu obwodnicy m. Frampola według wariantów I, IIA, IIB, III, IV.
5. Projektowany przekrój normalny drogi.
6. Mapa w skali 1:50000 obszarów objętych ochroną na podstawie przepisów ustawy z dnia 16 kwietnia 2004 r. o ochronie przyrody.